

Kvitsøy fyr i forgunnen. I bakgrunnen skimtes vippefyret, en kopi av fyret fra 1700. Foto: Ove Tennfjord, Randaberg kommune



Kvitsøy – veikrysset i havet

EIRIK GURANDSRUD

Kvitsøy blir ofte omtalt som «veikrysset i havet»¹, og har lange maritime tradisjoner. Norgeshistoriens andre fyr ble satt i drift på Kvitsøy i 1700. På denne tiden fantes også seks loser på øyene, noe som forteller om et etablert losmiljø. Det er ikke dokumentert når losingen fra Kvisøy begynte, men en kan anta at røttene går tilbake til høymiddelalderen (1050-1300).

I dette miljøet var det naturlig å etablere mer moderne og avansert maritim infrastruktur, mente mange, og tok til orde for at en sjøtrafikksentral (int. VTS - Vessel traffic services) skulle bygges på Kvitsøy. Dessuten ville den nye institusjonen gi sårt tiltrengte arbeidsplasser på øyene. Men urbanisering og samferdselsutvikling har gjort Kvitsøy til en utkant i Rogaland. Det var enklere å få til en rasjonell og effektiv etablering og drift av en trafikksentral på fastlandet, mente andre. Lokaliseringen av sjøtrafikksentralen i Rogaland ble slik sett et bilde på hvordan sentralisering og distriktspolitikk kommer i konflikt når nye, offentlige investeringer skal foretas i det moderne Norge.

EXXON VALDEZ OG MERCANTIL MARICA

Etterkrigstidens (1945-) forbruks- og velstandsøkning i den vestlige verden har skapt et stort transportbehov. Dette har ført til vekst i skipsfarten, og i dag fraktes 80 prosent av alle varer sjøveien.³ Men skipsfarten er en potensiell miljøtrussel.

Den 24. mars 1989 gikk det amerikanske tankskipet Exxon Valdez på grunn om lag 4 mil utenfor oljehavnen Valdez i Alaska. Skipet var på vei til California, fullastet med olje. 33 000 tonn olje lakk ut i Prince William-sundet, sterk vind og høy sjø spredte utslippet over store områder. I løpet av tre måneder var en 1100-1200 kilometer lang stranlinje rammet av oljesøl. Dette tilsvarer strekningen Stavanger-Brønnøysund.

Området der Exxon Valdez grunnstøtte hadde siden 1977 vært underlagt et trafikkseparasjonssystem og bestemte seilingsregler. Farvannet var likevel ikke underlagt noen spesiell kontroll. Kystvakten hadde, etter en rettslig avgjørelse i 1979, ikke lov til å forfølge brudd på seilingsreglementet. Mye tyder på at verken skip eller mannskap på Exxon Valdez var forberedt på en trygg seilas. Kapteinen var beruset og forlot brua, ansvarshavende offiser på brua var overarbeidet og utslitt og radaren virket ikke. Seilasen endte i en kollisjon med Bligh Reef.⁴

En rapport utarbeidet i etterkant av Exxon Valdez-ulykken av The Alaska oil spill commision vektla blant annet et strengere kontrollsystem for risikotransport til sjøs. Et av tiltakene som ble foreslått var tvungen trafikk kontroll i områder der skip med risikolast ferdes.



Exxon Valdez i Prince William-sundet, etter ulykken

Foto: www.photolib.noaa.gov

Samme år som Exxon Valdez forliste, gikk det brasilianske bulkskipet Mercantil Marica på grunn på Storsvalene i Solund i Sogn og Fjordane. 420 tonn bunkesolje lakk ut fra skipet og skadet 30 kilometer strandlinje.⁵

I mai 1990 utkom rapporten «Miljøsikkerhet i innseilingsleder» forfattet av en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern, Norges sjøkartverk, Forsvarets overkommande, Kystdirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for arbeidstilsynet, Statens Forurensingstilsyn og Næringsdepartementet. Exxon Valdez-ulykken blir spesielt belyst i denne rapporten. Retningslinjene fra rapporten til the Alaska oil spill commision burde i følge arbeidsgruppen danne basis for «den norske holdningen til miljøsikkerhet».⁶ Exxon Valdez fikk således også globale konsekvenser og bevisstgjorde myndigheter over hele verden om betydningen av sikring av sjøveien. Mercantil Marica-ulykken blir også spesifikt nevnt i denne rapporten. Ulykken var nok med på å bekrefte behovet for bedre sikring av risikotransport langs norskekysten.

Arbeidsgruppens mandat var å «foreslå iverksettelse av tiltak for å styrke den miljømessige sikkerhet ved innseilingsledene til olje- og kjemikaliebaserte industrianlegg, herunder havne- og farvannstiltak, skipstekniske tiltak, organisering og rutiner om bord og i rederiene, samt beredskapstiltak om bord og i land. (...) Arbeidsgruppen skal i sitt arbeid i særlig grad konsentrere seg om spesielle risikoområder.»⁷

Følgende innseilingsområder ble av arbeidsgruppen vurdert som spesielt miljøutsatte i forhold til trafikkmønster, type og mengde last, bosetning m.v.:⁸

- Fredrikstad og Sarpsborg
- Oslo og Slagenstangen
- Grenlandsområdet
- Risavika og Kårstø (Rogalandsområdet)

- Sture og Mongstad

I rapporten ble det foreslått en rekke tiltak for å forhindre ulykker i de spesielt utsatte områdene. Blant tiltakene var opprettelse av sjøtrafikksentraler. Trafikksentraler ble foreslått etablert i Oslofjorden med hele fjorden som ansvarsområde, inkludert Fredrikstad/Sarpsborg-området, i Rogaland med ansvarsområde fra Jærens rev til Kopervik og i Hordaland med dekning over Fensfjorden, Hjeltefjorden og havområdet vest for Fedje. På dette tidspunktet fantes allerede en sjøtrafikksentral i Norge, i Brevik. Denne ble opprettet i 1978 for å overvåke og regulere risikotransport til og fra Grenlandsvassdraget, og hadde vist seg meget effektiv.

Rapporten «Miljøsikkerhet i innseilingsleder» ble utgitt som NOU (Norges offentlige utredninger) 1991: 15 året etter. Som oppfølging av denne offentlige utredningen ble det utgitt en rapport i 1993, «Miljøsikkerhet i farledene». Arbeidsgruppen bak denne rapporten besto av representanter fra de samme offentlige etatene som hadde bidratt til den foregående rapporten. Utsatte områder langs hele norskekysten, fra Østfold til Finnmark, ble belyst i «Miljøsikkerhet i farledene». Arbeidsgruppen foreslo deretter konkrete sikringstiltak mot ulykker, deriblant etablering av sjøtrafikksentraler. I Rogaland foreslo arbeidsgruppen å etablere en trafikksentral på Kvitsøy med ansvarsområde fra Åna-Sira i sør til Ryvarden i nord.⁹

På bakgrunn av rapporten NOU 1991:15 «Om miljøsikkerhet i innseilingsleder» utarbeidet Kystverkets 2. distrikt (i dag Kystverket Vest) «Innstilling fra lokalt sikkerhetsutvalg oppnevnt av Kystdirektoratet 7.

mai 1991». Instillingen ble forfattet i samarbeid med andre maritime aktører i Rogaland.

Innstillingen fra Kystverkets 2. distrikt understrekte et behov for en sjøtrafikksentral i Rogaland for å forbedre sjøsikkerheten i fylkets farvann. Det ble skissert to lokaliseringalternativer: Fedje trafikksentral og Kvitsøy losstasjon. Selv om det på dette tidspunktet var teknisk mulig å overvåke trafikken langs Rogalandskysten fra Fedje trafikksentral (som ble satt i drift året etter), anså sikkerhetsutvalget «fjernrapportering for lite aktuelt sett ut fra de funksjoner sentralen skal dekke, herunder stasjonens bemanning og utstyr». ¹⁰ Sikkerhetsutvalget framholdt dessuten at Fedje trafikksentral «er dimensjonert for overvåking av trafikk til Mongstad/Stureområdet». Sikkerhetsutvalget konkluderte entydig med at «Kvitsøy peker seg (derfor) naturlig ut for lokalisering». ¹¹ Hovedargumentet for Kvitsøy var nærhet til det aktuelle overvåkingsområdet. På stedet var det allerede en losformidlingsentral med en bemanning med lokal farvannskunnskap som hadde visuell kontakt med viktige deler av leden. Det ble dessuten vist til at «Losformidling og trafikksentraltjenester bør være integrerte». ¹²

En stund sto Kvitsøy i fare for å miste hele losmiljøet sitt, og dermed grunnlaget for losformidlingsentralen som trafikksentralen ble samlokalisert med. I 1978 gikk et statlig utvalg inn for å legge ned losstasjonene på Utsira og på Kvitsøy. Mot Rogaland fylkeskommunes stemme i dette utvalget. Denne hadde et samlet fylkesting bak seg. Brundtland-regjeringen støttet i 1981 opp om fylkestingets vedtak og bevilget 500 000 kroner til en ny losstasjon på Kvitsøy. Brundtland-

regjeringen ble samme år avløst av Kåre Willochs regjering. Den nye høyre-regjeringen forslø å overføre losstasjon-bevilgningene til et «kombibyg» (dvs. kommunalt servicesenter for helse og omsorg, kultur m.m). Utsira kommune gikk med på dette tilbudet, men på dette tidspunktet fantes det verken, los, losbåter eller en funksjonell losvakthytte på øya. ¹³ Både Kystdirektoratet sentralt og de fleste losene i Rogaland støttet Willoch-regjeringens forslag til rasjonalisering og sentralisering av lostjenesten i Rogaland. ¹⁴ Stortinget vedtok våren 1983 at losformidlingen ¹⁵ og losoldermannen (administrativ leder for losere i et distrikt), for Rogaland losdistrikt skulle legges til Kvitsøy. Kommunaldepartementet bestemte samtidig at Kvitsøy ikke skulle få bevilgninger til et nytt sykehjem/kombibyg, i motsetning til Utsira. Formannen i det fylkeskommunale BUK-utvalget (utvalg for Bokn, Utsira og Kvitsøy), Lars Vaage (H) bekreftet at losbygg og sykehjem i disse tilfellene gjensidig utelukket hverandre: «Jeg oppfatter det slik at Utsira nå har fått kompensasjon for tapet av losstasjonen, mens Kvitsøy følgelig ikke får det fordi kommunen beholder sin stasjon.» ¹⁶

Det ble likevel bygd sykehjem i et kombibyg på Kvitsøy, i 1986, før den nye losformidlingsentral hadde kommet i drift. Losformidlingsentralen/losoldermannssetet på Kvitsøy ble møtt med motstand. En lokal grunneier nektet å avstå grunn til en ny vei som skulle føre fram mot den nye stasjonen. Veisaken ble senere løst ved hjelp av en annen, mer velvillig grunneier. ¹⁷ Verre var motstanden fra Kystdirektoratet og losene i Rogaland. Losoldermannen i Kopervik, Edvard

Wiksnes, hadde nok mange Karmøyloser med seg da han mot slutten av 1983 uttalte at losoldermannskapet for Rogaland burde legges til nettopp Kopervik. Hovedargumentet var at Kopervik hadde flest loser, og mest trafikk.¹⁸ Wiksnes var på samme tid kandidat til losoldermannstillingen på Kvitsøy, i lys av dette fant Kvitsøy arbeiderparti uttalelsene hans spesielt «utilbørlige».¹⁹

I en utredning om lostjenesten fra 1984 anbefaler Kystdirektoratet Tananger som sete for både losformidlingen og losoldermannen i Rogaland, til tross for at Kvitsøyalternativet allerede var vedtatt i Stortinget.²⁰ Mot slutten av 1980-tallet vurderte Kystdirektoratet også å legge losformidlingen for strekningen Lindesnes-Lødingen til den nye trafikksentralen på Fedje.²¹ Til slutt ble losformidlingssentralen på Kvitsøy satt i drift, men ikke før i 1989.²²

Denne losformidlingssentralen skulle senere, i bokstavig forstand, utgjøre grunnlaget for sjøtrafikksentralen for Rogaland. Bygningen som huset losformidlingen ble utvidet til sjøtrafikksentral.

Som med losformidlingssentralen ble lokaliseringen av sjøtrafikksentralen en langvarig prosess. I kost-/nytteanalysen «Trafikksentral for Rogaland» (1993) fra Innovasjonsmiljø AS blir ikke Fedje nevnt som et mulig lokaliseringalternativ. I stedet konkluderte Innovasjonsmiljø med at valget sto mellom Kvitsøy og Nord-Jæren (Randaberg), der sistnevnte ga størst samfunnsmessig gevinst. Dette krevde imidlertid samlokalisering med, og dermed flytting av losformidlingen på Kvitsøy.²³

I perioden 1994 til 1997 var det stabilt flertall både i Stortinget og i Samferdselskomiteen for å etablere

trafikksentralen for Rogaland på Kvitsøy. Videre utredninger ble ansett som unødvendige: «Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, viser til at uttalelser fra faglige instanser, samt politiske vedtak i Kvitsøy kommune og Rogaland fylkeskommune konkluderer med at trafikksentralen bør legges til Kvitsøy. Flertallet er enig i denne vurderingen og ser ikke behov for ytterligere vurderinger hva angår lokaliseringsspørsmålet.»²⁴ I statsbudsjettet for 1997 kom den endelige avgjørelsen: «Regjeringa gjer framlegg om å etablere ein trafikksentral for Rogaland på Kvitsøy. Statsbygg er ansvarleg for prosjektering og bygging, mens Kystverket skal ha ansvaret for dei tekniske installasjonane. Vi viser til løyvingframlegg om startløyving til radar- og instrumentering under kap. 1060 pst 45 store nyinnkjøp.»²⁵

Tidligere Kystdirektør Svein Ording mente at trafikksentralene burde ligge i nærheten av området som skulle overvåkes. På denne måten fikk trafikklederne føle været på kroppen, og fikk dermed et bedre inntrykk av forholdene på sjøen. «Ording var veldig opptatt av at når du jobber i Kystverket bør du kjenne elementene som du skal forvalte. Han la jo ofte møter på Hurtigruta, det var en dristig variant for de som ikke tålte sjøen. Han var opptatt av at du skulle føle miljøet på kroppen for å ha en forståelse av hva du pratet om, slik at det ikke ble bare kontorprat.»²⁶

Mye tyder på at enkelte i Kystverket likevel inntok et annet standpunkt i lokaliseringsspørsmålet rundt trafikksentralen for Rogaland, slik de også hadde gjort i forhold til losformidlingssentralen: «Det er slik at poli-



Båt eller beskytter? Trafikksentral-bygget vakte ulike assosiasjoner.

Foto: Ove Tennfjord, Randaberg kommune

tikerne gjerne ser at dette kan skape arbeidsplasser. Om dette hadde vært opp til Kystverket, så ville denne havnet på fastlandet. Dette er et eksempel på god politikk fra Kvitsøy, en god jobb av daværende ordfører. (...)Greit nok, de som sitter på toppen forvalter pengene, altså statsbudsjettet, de gjør slike valg for oss.»²⁷

I 2000 begynte selve bygget på Kvitsøy å ta form, en form som vakte ulike assosiasjoner: «...bygningen med sin kraftfullhet virker beskyttende, og uttrykker det den er: en premissgiver for hele Kvitsøy.»²⁸ Mer jordnære observatører mente å se likhetstrekk med overbygget til en båt, spesielt Kvitsøy-ferja.

Kvitsøy VTS ble operativ fra 1. januar 2003. To dager senere ble trafikksentralen høytidelig åpnet av daværende statssekretær i Fiskeridepartementet Torhild Widvey, og en fjernsynsoverført Fiskeriminister Stein Ludvigsen. Stavanger Aftenblad uttrykte i denne anledning at «Framtida (er) sikra på Kvitsøy» med den nye statlige arbeidsplassen.²⁹ Kystverket ble med dette den nest største arbeidsgiveren i øygruppa, etter kommunen. Men de store skatteinntektene lot og lar fremdeles vente på seg for kommunen. De fleste ansatte på sentralen (med unntak av renholds- og kontorpersonalet) har vært bosatt utenfor Kvitsøy.³⁰ Slik sett har nok ikke trafikksentralen oppfylt de lyse framtid forventningene som ble uttrykt ved åpningen, «Det er selvfølgelig et skår i gleden,» uttalte tidligere ordførerer Rolf Skretting.³¹

KVITSØY VTS – FUNKSJON OG DRIFT

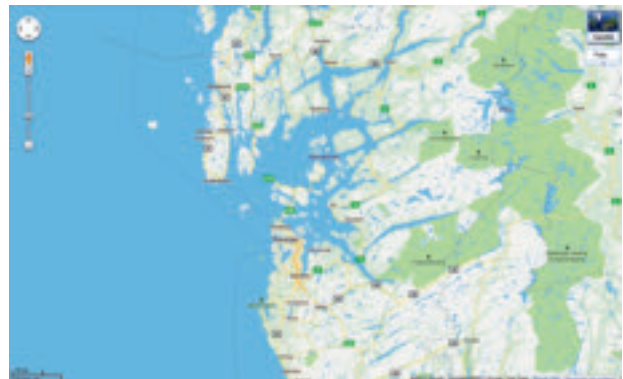
I «Forskrift med kommentarer om maritime trafikksentraler og om farvannene i Rogalandsområdet og tilstøtende områder» står det følgende å lese om tjenesteområdet til Kvitsøy sjøtrafikksentral:

- Trafikksentralen er operativ hele døgnet.
- Trafikksentralen skal organisere og kontrollere trafikken slik at farlige eller uønskede situasjoner unngås. Samtidig skal det tas hensyn til en effektiv avvikling av trafikken.
- Trafikksentralen skal gi viktig informasjon til sjøtrafikken i området, for eksempel om annen trafikk, farer og andre forhold som kan hindre trafikken. Informasjon vil bli gitt på norsk og om nødvendig også på engelsk.

«I tillegg har vi en viktig funksjon i det at vi oppdager fartøy som får problemer, spesielt maskinproblemer, der vi tilkaller og pålegger assistanse (slepebåt). Det at vi kan pålegge assistanse er en forbedring i forhold til før da det var opp til skipperen om han ville ha assistanse. Da ville de gjerne vente litt, og det viste seg ofte å være litt for lenge.»³²

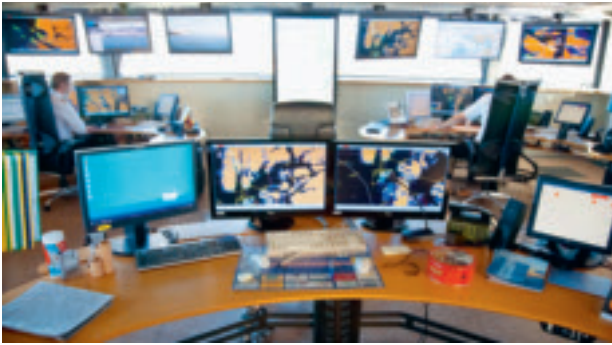
Ansvarsområdet til Kvitsøy sjøtrafikksentral ble definert som: «området mellom Jærens Rev i sør og Bømlahuk i nord. I vest avgenses området av territorialgrensen.»³³

Trafikksentralen er bygd opp rundt et radarnett som består av seks radarer som dekker sentralens ansvarsområde. Disse sender deretter signal til Kvitsøy som tolkes inn i et radarbilde. I tillegg har sentralen AIS (Automatic Identification System) integrert i radarbildet. Radaren gir den sikreste informasjonen om



Ansvarsområdet til Kvitsøy sjøtrafikksentral strekker seg fra Jærens rev i sør til Bømlahuk (omtrent ved fylkesgrensen) i nord.

Illustrasjon hentet fra Google maps.



Overvåking av sjøtrafikken på Kvitsøy sjøtrafikksentral. Trafikklederen til venstre har ansvar for den sørlige delen av Rogalandsfarvannet, mens trafikklederen til høyre overvåker det nordre området.

Foto: Ove Tennfjord, Randaberg kommune.

et skips posisjon, mens AIS gir dessuten informasjon om fart, fartøyets navn og dets destinasjon. På denne måten formidles et sikkert bilde av trafikken i sentralens ansvarsområde. Alle skip som er underlagt ansvarsområdets forskrifter må ha tillatelse fra trafikksentralen for å benytte farvannet og har kontinuerlig lytteplikt på trafikksentralens VHF arbeidskanal - VHF (Very high frequency – radiosamband).

I tillegg er det satt opp fire kameraer i området; i Haugesund havn, under Karmsundbrua, på Våganeset og i Risavika.

«I Risavika brukes kameraet til å overvåke havna. Det er en såpass travel havn at det er greit å vite når fartøyet går, og hvor langt det er kommet. Dette for å koordinere trafikken. Under Karmsund bru er kameraets funksjon å vise trafikken og siktforhold og hvor

fartøyene er i forhold til brua. Etter at AIS kom, så ser vi det på AIS, vi har ikke radardekning i Karmsundet, og var tidligere mer avhengig av kameraet.»³⁴

Driften av Kvitsøy sjøtrafikksentral er finansert gjennom såkalte sikkerhetsgebyr, som er pålagt båter innenfor sentralens ansvarsområde. 2/3 av trafikken er knyttet til gassbehandlingsanlegget på Kårstø. Skips-trafikken i ansvarsområdet til Kvitsøy sjøtrafikksentral har vært jevnt stigende siden oppstarten i 2003.

«Forskriften gjelder fartøy med største lengde 24 meter eller mer. Følgende fartøyer er likevel fritatt fra å betale ordinær sikkerhetsavgift etter denne forskriften:

- a. Fartøy som bare utøver humanitær virksomhet i ikke-kommersielt øyemed.
- b. Fartøy som bare seiler som skoleskip og i ikke-kommersielt øyemed.
- c. Marinefartøy og fartøy under militær kommando.
- d. Fartøy i rutefart og andre fartøy under 100 meters lengde er fritatt fra å betale sikkerhetsavgift når de kun bruker farvannet øst for en rett linje fra Dusa-vika lykt til Toftøy lykt.
- e. Fartøy som passerer avgiftsområdet i transitt uten å anløpe havner i avgiftsområdet.»³⁵

Det har ikke vært noen alvorlige ulykker i ansvarsområdet til Kvitsøy VTS siden oppstarten i 2003.

Ifølge nåværende (2011) trafikksentralssjef Tormod Våga skjer 10-14 alvorlige hendelser/nesten-ulykker i Rogalandsfarvannet i året. Av disse er 3-4 ulykker. I 2010 grep trafikklederne inn i skipstrafikken i underkant av 300 ganger hver måned for å «avklare trafikk-situasjoner». Dette innebærer blant annet å korrigere kurs og hastighet

for å unngå farlige situasjoner. Fra 2007 til 2010 registrerte Kvitsøy sjøtrafikksentral i overkant av 100 000 skipsbevegelser årlig, klart flest av alle trafikksentralene.³⁶

TRAFIKKSENTRALENES BETYDNING FOR ULYKKESFREKVENNS.

I kost-/nytteanalysene som ble utarbeidet før etablering av trafikksentralene, blir betydningen av en trafikksentral tallfestet i forhold til nedgang i ulykker, med tilhørende samfunnsmessige kostnadsreduksjoner. En trafikksentral for Rogaland ble beregnet å ha en årlig ulykkesreducerende effekt på mellom 10 og 30 prosent i områdene som skulle inngå i trafikksentralens ansvarsområde.³⁷

De maritime trafikklederne ved trafikksentralen overvåker trafikken, og har som mål å gripe inn i potensielt farlige situasjoner før de utvikler seg til ulykker eller nesten-ulykker. Det er dermed vanskelig å vurdere hvor mange ulykker som har blitt avverget som følge av trafikksentralen. Ved hjelp av ulykkesstatistikker fra trafikksentralenes ansvarsområder, fra før opprettelsen av trafikksentralene, kan det være mulig å bedømme i hvilken grad ulykkesrisikoen i de nevnte ansvarsområdene har blitt påvirket av trafikksentralene. Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase (tidl. DAMA - databank til sikring av maritime operasjoner) gir en oversikt over alle skipsulykker i norske farvann fra 1981 til 2009. Databasen formidler detaljert informasjon om skipstype, ulykkestype, ulykkestidspunkt, ulykkested og -område, værforhold ved ulykken m.m. Fram til 1991 ble kun ulykker med norskregistrerte skip ble inkludert i denne statistikken.³⁸

Den totale trafikkmengden, som har vært sterkt økende fra 1981 og til i dag, kom ikke fram av ulykkesstatistikken. I motsatt fall ville det vært mulig å anslå andel ulykker i forhold til antall registrerte skipspasseringer. Databasen har betydelige mangler med andre ord. Det er likevel interessant å sammenlikne ulykkesfrekvens i et område før og etter etablering av sjøtrafikksentral. Trafikksentralenes ansvarsområder er ikke definert som egne områder i statistikken. Utgangspunktet for en sammenlikning blir dermed ulykkesstatistikk for områder som noenlunde tilsvarer trafikksentralens ansvarsområder før og etter etablering av trafikksentral.

Sjøfartsdirektoratet har registrert skipsulykker i området Jærens rev-Sletta, som tilsvarer Kvitsøy VTS sitt ansvarsområde i nord-sør retning. I perioden 1981-2002 var det gjennomsnittlig 12,9 skipsulykker årlig i området Jærens rev-Sletta. I årene 2003 til 2010 skjedde gjennomsnittlig 7,5 skipsulykker pr. år (tall for 2010 er hentet fra Kvitsøy VTS sin egen statistikk). Dette innebærer en reduksjon på 42 prosent i antall år-





Foto: Ove Tennfjord, Randaberg kommune

lige skipsulykker i dette området etter at Kvitsøy VTS ble satt i drift. Ulykkene er hovedsakelig kollisjoner og grunnstøringer. Andre ulykker som branner, eksplosjoner og lekkasjer har også blitt færre, selv om det er vanskelig å knytte denne utviklingen til trafikksentralens daglige virke. Men kontrollen har nok også hatt en oppdragende effekt: «En trafikksentral blir ofte som en fotoboks på veien. Sjøtrafikken skjerper seg når de er i området. De må rapportere når de kommer inn, og rapportere når de skal gå ut. De vet at det er noen som

ser de hele tiden, og de skjerper seg.»³⁹

Kvitsøy VTS har vært operativ i åtte år, det er likevel for tidlig å trekke sikre konklusjoner om effekten av sentralen. Det er også verdt å merke seg at de lave ulykkestallene fra 2003 og 2004 er en del av en trend som begynte i 2001. Det kan derfor være andre faktorer enn trafikksentralen som har bidratt til ulykkesreduksjon i dette området. En foreløpig konklusjon er uansett at Kvitsøy VTS bidrar til færre ulykker og er mer effektiv enn den forutgående kost-/nytteanalysen forespeilet.

Med sjøtrafikkentralen har Kvitsøy utviklet seg til å bli et moderne veikryss, som har bidratt til økt sjøsikkerhet. De maritime tradisjonene på øygruppa holdes således godt i hevd. Men tradisjonene forvaltes nå av staten, ved Kystverket, og i liten grad av kvitsøybuen selv.

NOTER

- ¹ Fra Thomsen (red.): Rogaland (2003), s. 362
- ² http://www.nho.no/files/11_17.pdf
- ⁴ Norges offentlige utredninger, NOU 1991:15: Om miljøsikkerhet i innseilingsleder, s. 38-39, http://www.eoearth.org/article/Exxon_Valdez_oil_spill?topic=58075, http://topics.nytimes.com/top/reference/timestopics/subjects/e/exxon_valdez_oil_spill_1989/index.html?scp=1-spot&sq=exxon%20valdez%20oil%20spill&st=cse
- ⁵ http://nrk.no/sf/leksikon/index.php/Mercantil_Marica-forliset
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/regpubl/otprp/20062007/otprp-nr-77-2006-2007-/2.html?id=474603>
- ⁶ Norges offentlige utredninger, NOU 1991:15: Om miljøsikkerhet i innseilingsleder, s. 41
- ⁷ Miljøsikkerhet i innseilingsleder, s. 8
- ⁸ Miljøsikkerhet i innseilingsleder, s. 32
- ⁹ «Miljøsikkerhet i farledene», s. 194
- ¹⁰ Kystverkets 2. distrikt: «Innstilling fra lokalt sikkerhetsutvalg oppnevnt av Kystdirektoratet 7. mai 1991» (1991), 36.
- ¹¹ Kystverkets 2. distrikt: «Innstilling fra lokalt sikkerhetsutvalg oppnevnt av Kystdirektoratet 7. mai 1991» (1991), 37.
- ¹² Kystverkets 2. distrikt: «Innstilling fra lokalt sikkerhetsutvalg oppnevnt av Kystdirektoratet 7. mai 1991» (1991), 37.
- ¹³ Kilder: Svendsen og Erslund: Utsira fram mot år 2000 (2000), s. 740-741, Rogalands Avis, 13. september 1983
- ¹⁴ Stavanger Aftenblad, 21. april 1981.
- ¹⁵ Losformidlingen organiserer bestilling av los og planlegger disponering av loser på vakt.
- ¹⁶ Rogalands Avis, fredag 15. april 1983, innlegg av Ole Vatnan i Stavanger aftenblad, udatert, antakelig i 1985.
- ¹⁷ Rogalands Avis, 16. november og 8. desember.
- ¹⁸ Rogalands Avis 16. april 1984, udatert avisutklipp med overskrift «Omorganisering av losdistriktet».
- ¹⁹ Brev fra Kvitsøy Arbeiderparti til Arbeiderpartiets stortingsgruppe 14.02.84
- ²⁰ Kystdirektoratet: «Utredning om lostjenesten» (1984), s. 76 og s. 248
- ²¹ Udatert avisutklipp «Blått lys for Kvitsøy», trolig Rogalands Avis rundt 1988
- ²² Stavanger Aftenblad, 16. mars 1989.
- ²³ Innovasjonsmiljø AS: «Trafikkentral for Rogaland. Samfunnmessig nytte-/kostanalyse.» (1994), s. 12
- ²⁴ Seniorrådgiver i Fiskeri- og Kystdepartementet Inger-Lise Sogstad viser i e-post til Budsjett-innst. S. nr. 14 (1994-95)
- ²⁵ Seniorrådgiver i Fiskeri- og Kystdepartementet Inger-Lise Sogstad viser i e-post til I St.prp. nr. 1 (1996-97) (s 89), Kap 1067 Drift av trafikkentraler
- ²⁶ Intervju Reidar Kjennbakken 15.03.11
- ²⁷ Intervju Jon Leon Ervik, 01.10.10
- ²⁸ Uttalelse fra arkitekt Håkon Vignæs. <http://www.aftenbladet.no/lokalt/Mellom-havet-og-fyret-2659863.html>
- ²⁹ <http://www.aftenbladet.no/lokalt/Framtida-sikra-p-Kvitsy-2748155.html>
- ³⁰ E-post fra trafikkentralsjef Tormod Våga 22.08.11
- ³¹ Intervju med Rolf Skretting 19.01.11
- ³² Intervju Tormod Våga, 19.01.11
- ³³ Kystverket: «Forskrift med kommentarer om maritime trafikkentraler og om farvannene i Rogalandsområdet og tilstøtende områder», s. 11.
- ³⁴ Intervju Tormod Våga, 19.01.11
- ³⁵ <http://193.156.24.25/for/lf/sj/tj-20021220-1775-0.html#4>
- ³⁶ Tall fra Kvitsøy sjøtrafikkentrals egen statistikk.
- ³⁷ Innovasjonsmiljø AS: «Trafikkentral for Rogaland. Samfunnmessig nytte-/kostanalyse.» (1994), s. 56
- ³⁸ Innovasjonsmiljø AS: «Trafikkentral for Rogaland. Samfunnmessig nytte-/kostanalyse.» (1994), s. 37
- ⁴⁰ Intervju John Erik Hagen, 22.09.10